SKRZYDŁA I MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 50 (182)

6—13 GRUDNIA 1949



WIELKI PRZYJACIEL LOTNICTWA
GENERALISSIMUS STALIN

II

OKRES BUDOWNICTWA SOCJALISTYCZNEGO

Po zwycięskim zakończeniu walki z interwencją i kontrrewolucją naród radziecki pod kierownictwem Partii bolszewickiej, Lenina i Stalina przystąpił do budownictwa socjalistycznego.

Stalin—to genialny twórca socjalistycznego uprzemysłowienia kraju. Stał się On inicjatorem i porwał ludzi radzieckich do dokonania wielkich przeobrażeń socjalistycznych. Radziecki przemysł lotniczy rósł w tempie nieznanym w żadnym kraju na świecie.

Z inicjatywy Partii bolszewików i Stalina powstawały nowe fabryki lotnicze pierwszorzędnie wyposażone pod względem technicznym z kadrą wysokokwalifikowanych specjalistów.

Na bazie rozwoju wielkiego przemysłu żywo rozwijała się radziecka myśl techniczno-lotnicza. Każde wydarzenie w lotnictwie ZSRR było ściśle związane z życiem politycznym kraju. Hasło: „stalinowski lotnik budowniczym socjalizmu" stało się myślą przewodnią wszystkich pracowników lotnictwa ZSRR.

Bezpośrednia opieka Partii bolszewickiej i Stalina nad umasowieniem sportu lotniczego ZSRR przyczyniła się do stworzenia z lotnictwa cywilnego ogromnej bazy dla lotnictwa wojskowego. Wielką rolę spełnia w tym czasie ODWF (Tow. Przyjaciół Floty Powietrznej) — masowa organizacja społeczna współpracująca z lotnictwem. Tysiące młodzieży wstępuje do aeroklubów. Sport lotniczy obejmuje szerokie rzesze ludzi pracy.

Pod kierownictwem Stalina, w budowie i pracy nad rozwojem lotnictwa radzieckiego bierze udział cały naród. Wskazał On lotnictwu radzieckiemu nowe drogi rozwoju przez sformułowanie głównej wytycznej: „latać wyżej, dalej i szybciej od innych".

Stalin, kierując osobiście pracą w budowie potężnej floty powietrznej ZSRR, największy nacisk kładł na troskę o kadry — o człowieka. Odwiedzał często lotniska, rozmawiał z lotnikami, zwracał uwagę na systematyczne szkolenie młodego narybku lotniczego. Wielkie przeloty i innego rodzaju przedsięwzięcia lotników radzieckich odbywały się pod bezpośrednim kierownictwem Stalina.

Dokonano w tym czasie takich wyczynów, jak słynny przelot Czkałowa, Bajdukowa i Bielakowa nad biegunem północnym. Pod kierownictwem Stalina Związek Radziecki wychował takich pilotów, jak Kokkinaki, Gromow, Sierow i wielu innych, których nazwiska słynne są w historii lotnictwa światowego.

Przed lotem ponad biegunem do Ameryki Północnej Czkałow wraz z załogą byli na Kremlu, gdzie otrzymali od Stalina ścisłe wskazówki odnośnie lotu.

Stalin brał udział w najważniejszych rozwiązaniach konstrukcyjnych, kierował pracą konstruktorów, udzielał im wskazówek i dawał konkretne zadania.

Pewnego razu znakomity konstruktor, Iliuszyn, objaśniał na Kremlu model jednego ze swych nowych samolotów. Gdy konstruktor skończył objaśnienie nowego typu, Stalin zapytał: „W jaki sposób zapewniliście załodze możliwość opuszczenia samolotu w razie wypadku?". Wtedy Iliuszyn wyjaśnił, że tylne drzwiczki pozwalają na swobodne, jego zdaniem, wyskoczenie ze spadochronem. Stalin zażądał jednak kategorycznie zaprojektowania dodatkowego bezpiecznego wyjścia. „Życie człowieka jest dla nas cenniejsze niż maszyna" — powiedział wówczas Stalin do Iliuszyna.

Ta głęboka troska o człowieka, o życie ludzkie przejawia się u Stalina w każdej rozmowie — w każdej Jego pracy.

Okres 1930 — 1938 w lotnictwie radzieckim charakteryzuje się wzmożoną pracą techniczno-konstrukcyjną. Prace prowadzono równolegle na odcinku naukowym w laboratoriach i wyższych uczelniach technicznych oraz na odcinku przemysłowym, gdzie wciągnięto do współpracy masy racjonalizatorów robotniczych.

Konstruktor silników lotniczych, Klimow, tak pisze. „Rok 1934. Brałem udział w zebraniu, na którym omawiano sprawy związane z budową silników. Na zebraniu tym był obecny Józef Stalin. Ja, mimo że pracowałem nad silnikami chłodzonymi cieczą, zdecydowanie wypowiedziałem się za budową silników chłodzonych powietrzem.

Stalin w czasie mojego przemówienia słuchał bardzo uważnie, przechadzał się po sali i gdy skończyłem mówić, zapytał: — Twierdzicie, że pracujecie przy konstrukcji silników chłodzonych cieczą? Tak — odpowiedziałem. No, to dlaczego nie wierzycie w swoją pracę? Po tych słowach Stalina zrozumiałem swój błąd. Zbyt chwaliłem to, czego sam nie próbowałem robić.

Stalin polecił budować silniki obu typów, aby móc potem przekonać się praktycznie o zaletach jednego lub drugiego. Ta metoda okazała się najsłuszniejsza.

W styczniu 1933 roku na Plenum KC Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików) Stalin oświadczył: „Nie mieliśmy przemysłu lotniczego. Obecnie u nas on istnieje". To proste stwierdzenie historycznego faktu było podsumowaniem ogromnej pracy dokonanej przez naród radziecki pod przewodnictwem Partii i Józefa Stalina.

O rozwoju i poziomie lotnictwa radzieckiego w tym czasie świadczą między innymi 62 rekordy międzynarodowe zdobyte przez lotników radzieckich. Radzieckie lotnictwo cywilne osiągnęło niespotykany nigdzie rozmach, znajdując zastosowanie we wszystkich dziedzinach życia: w rolnictwie — w walce ze szkodnikami, dla obsiewania z powietrza pól, w geologii — w wykrywaniu pokładów rud, w rybołówstwie — dla zwiadu przed połowami, w kartografii — dla zestawiania dokładnych map przez fotografowanie terenu. Nade wszystko zaś rozwinął się transport i komunikacja lotnicza.

Lotnictwo ZSRR pełni służbę dla narodu. Cały naród radziecki realizuje hasło swego wodza Stalina: „Latać szybciej, dalej i wyżej od innych".

(c. d. n.)

Opracował **ZENIT**

Stalin osobiście witał lotników: Czkałowa, Bajdukowa i Bielakowa w 1936 roku po rekordowym locie trwającym 56 godzin



NAUCZYCIEL I PRZYJACIEL LUDZKOŚCI



Józef Stalin w czasie Święta Lotnictwa w Moskwie w 1936 r. w rozmowie z najmłodszymi obywatelami ZSRR — chłopcami z organizacji Pionierów

Dnia 21 grudnia 1949 r. narody Związku Radzieckiego, narody krajów demokracji ludowej i wraz z nimi ludzie pracy na całym świecie obchodzić będą 70-lecie urodzin Józefa Stalina. Masy pracujące świata zamanifestują w tym dniu swą miłość, swe głębokie przywiązanie i zaufanie do wielkiego nauczyciela międzynarodowej klasy robotniczej, budowniczego pierwszego w dziejach państwa socjalistycznego, wodza światowego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu.

Swe uczucia przywiązania i wdzięczności dla wielkiego przyjaciela Polski zamanifestuje w tym dniu ze szczególną siłą naród polski. Wodzowi narodów radzieckich, organizatorowi historycznego zwycięstwa nad hitleryzmem zawdzięcza przecież naród polski swe wyzwolenie, zawdzięcza wskrzeszenie Polski wolnej, silnej i niepodległej, Polski opartej o Bałtyk, Odrę i Nysę. Z imieniem Stalina łączy się nierozerwalnie dwukrotne w życiu naszego pokolenia wyzwolenie ojczyzny z niewoli carów i kajzerów i z niewoli hitlerowskiej. Z imieniem Stalina wiąże się historyczny przełom w stosunkach między narodem polskim a narodami rosyjskim, ukraińskim i białoruskim. Stosunki między tymi narodami cechowała w ciągu wieków nieufność i niechęć, które były dziełem klas posiadających, obszarników i fabrykantów. Dzięki zwycięstwu socjalizmu w Związku Radzieckim pod kierownictwem Stalina oraz dzięki powstaniu Polski Ludowej, do czego w zdecydowany sposób dopomógł nam Stalin, powstały nowe stosunki między narodem polskim a narodami Związku Radzieckiego, stosunki oparte na braterskiej wieczystej przyjaźni i współpracy.

Przyjaźń ze Związkiem Radzieckim zapoczątkowała prawdziwą niezależność naszego kraju, zapoczątkowała erę potęgi i rozkwitu naszej Ojczyzny.

Uchwała Biura Politycznego Komitetu Centralnego PZPR o uczczeniu 70-lecia urodzin Józefa Stalina, do której przyłączyły się wszystkie polskie stronnictwa i organizacje, dała wyraz głębokim uczuciom wdzięczności, ożywiającym lud Polski dla wielkiego Stalina.

Stalin kieruje na czele wielkiej Partii bolszewickiej wielonarodowym socjalistycznym państwem robotników i chłopów, jakiego nie znano dotychczas w historii. We wszystkich dziedzinach budownictwa socjalistycznego wskazówki Stalina są wytyczną działania. Praca Stalina jest niezwykle wielostronna, energia jego zdumiewająca. Zakres zagadnień zajmujących Stalina jest niezmierzony: najbardziej trudne zagadnienia teorii marksizmu - leninizmu i podreczniki szkolne dla dzieci, polityka zagraniczna Związku Radzieckiego i codzienna troska o gospodarkę miejską Moskwy, zagadnienia literatury i sztuki i wszelkie sprawy życia kołchozowego. Interesuje Stalina wszystko, co się tyczy życia robotników i chłopów, życia ludzi pracy. Znana jest wszystkim kryształowa jasność jego umysłu, żelazna i nieznająca przeszkód wola, gorąca wiara w lud i miłość dla ludu. Znana jest jego prostota, skromność, uważne i serdeczne podejście do ludzi i bezwzględność wobec wrogów ludu. Stalin nie znosi krzykaczy, gadułów i panikierów. Mądrze i rozważnie postępuje on przy rozwiązywaniu trudnych kwestii politycznych. Waży on zawsze wszechstronnie wszystkie plusy i minusy, omawia dokładnie każdą sprawę ze swoimi współpracownikami, zasięga zdania najlepszych przedstawicieli robotników i chłopów. Dzięki temu jest on największym mistrzem śmiałych, ale przemyślanych decyzji.

Józef Stalin to genialny wódz narodów, prowadzący je pewną ręką do wolności i szczęścia. Nikomu na świecie nie wypadło jeszcze kierować takimi olbrzymimi wielomilionowymi masami jak Stalinowi. Jak nikt inny umie on wyciągnąć odpowiednie wnioski z doświadczenia mas, umie podchwytywać i rozwijać ich inicjatywę, uczyć się od mas i uczyć masy, prowadzić je naprzód ku zwycięstwu. Całe jego życie jest ściśle związane z historią narodu radzieckiego, z historią bohaterskiej Partii bolszewickiej.



Józef Stalin urodził się 21 grudnia 1879 roku w mieście Gori w Gruzji, w rodzinie gruzińskiego robotnika — szewca, pochodzącego z chłopów i matki pochodzącej z pańszczyźnianych chłopów.

Od 1894 roku datuje się jego działalność rewolucyjna. Mając lat 15 jeszcze w seminarium, w którym uczył się, przystąpił on do nielegalnych grup marksistowskich, działających wówczas na Kaukazie.

W latach 1896—97 Stalin stoi na czele kółek marksistowskich. W roku 1898 wstępuje do Socjal-Demokratycznej Partii Robotniczej Rosji. Wiele nad sobą pracuje, studiuje prace Marksa i Engelsa, zapoznaje się z pracami Lenina. Marzy o bezpośrednim zetknięciu się z Leninem. Prowadzi intensywną pracę propagandową wśród robotników, bierze udział w nielegalnych zebraniach robotniczych, pisze odezwy, organizuje strajki. W 1901 roku prześladowania policji carskiej zmuszają go do przejścia na warunki życia nielegalnego. Stalin poświęca się całkowicie działalności rewolucyjnej i od tego czasu do rewolucji lutowej 1917 roku prowadzi bohaterskie życie działacza robotniczego szkoły leninowskiej, jest obok Lenina budowniczym i wodzem partii bolszewickiej.

W okresie od 1902—1913 roku był Stalin siedem razy aresztowany, sześć razy zesłany. Z zesłania udało mu się pięć razy uciec. Również w więzieniach i na zesłaniu nie tracił on nigdy łączności ze swą Partią.

Pierwszy raz spotkał się Stalin z Leninem w grudniu 1905 roku na Konferencji Bolszewickiej w Tammerfosie (Finlandia). Od tego czasu datuje się serdeczna przyjaźń obu wodzów rewolucji rosyjskiej. Przeniknięty bezgraniczną wiarą w słuszność drogi leninowskiej Stalin poszedł tą drogą i nigdy z niej nie zbaczał. W dniach pierwszej rewolucji rosyjskiej w 1905 roku Stalin zdecydo-

(d. c. na str. 568)

wanie bronił i realizował hasła leninowskie. Stalin demaskował i gromił mienszewików jako przeciwników rewolucji i zbrojnego powstania przeciwko caratowi. Przygotowywał on bezustannie robotników do decydującego boju z carskim samowładztwem.

5 maja 1912 roku w dniu ukazania się pierwszego numeru słynnej gazety bolszewickiej „Prawda", przygotowywanego pod jego kierownictwem, Stalin zostaje znów aresztowany i zesłany do kraju Naryńskiego na trzy lata. Po kilku miesiącach ucieka z zesłania, wraca do Petersburga, gdzie redaguje „Prawdę" i kieruje działalnością bolszewików. Pod koniec roku 1912 przebywa dwukrotnie na terenie Polski w Krakowie, gdzie przebywa w owym czasie Lenin. W lutym 1913 roku znów aresztowany w Petersburgu, zostaje Stalin zesłany na daleką północ do kraju turuchańskiego, do najcięższego zesłania, jakie istniało w głuchej dali syberyjskiej. Gdy rewolucja lutowa 1917 roku wyzwala go z tego zesłania, wraca do Petersburga. W maju tegoż roku Stalin zostaje wybrany na członka utworzonego wówczas Biura Politycznego Komitetu Centralnego Partii Bolszewickiej i od tego czasu jest stale doń wybierany.

W myśl wytycznych Lenina przygotowuje Stalin Partię i masy do powstania zbrojnego, do rewolucji socjalistycznej. Po zwycięstwie Wielkiej Rewolucji Październikowej następuje bohaterski okres walki młodego państwa radzieckiego z jego wrogami wewnętrznymi i zewnętrznymi. W latach wojny domowej i interwencji zbrojnej z czternastu państw kapitalistycznych przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Stalin wraz z Leninem organizuje Armię Czerwoną. Stalin bezpośrednio kieruje bojowymi działaniami Armii Czerwonej i jest organizatorem jej zwycięstw nad interwencją i kontrrewolucją.

W 1922 roku na wniosek Lenina zostaje Stalin wybrany Sekretarzem Generalnym Komitetu Centralnego Partii Bolszewickiej i pozostaje na tym stanowisku niezmiennie do chwili obecnej.

Kapitalistom i obszarnikom rosyjskim, a wraz z nimi kapitalistom całego świata nie udało się zgnieść **młodej Republiki Radzieckiej.** (d. c. n.)

RAZEM W LEPSZĄ PRZYSZŁOŚĆ

Z gazet i pism, w czasie godzin spędzonych na ławie szkolnej, dowiadujesz się o olbrzymich przemianach politycznych i gospodarczych, jakie zachodzą w Polsce i na całym świecie.

Każdy z Was zdaje sobie doskonale sprawę, że żyje w okresie rewolucyjnych przeobrażeń naszego życia społecznego, w czasach olbrzymiego postępu techniki. Okres ten charakteryzuje się zdecydowaną postawą robotników, chłopów i inteligencji pracującej w walce o nowe oblicze świata, charakteryzuje się również rozpaczliwą próbą zahamowania postępu i drogi ku lepszemu jutru mas pracujących przez imperializm anglo-amerykański.

Wielkość tego okresu, samo natężenie walki pomiędzy obozem pokoju i wolności a obozem wojny i niewoli — wymagają od polskich mas ludowych jak największego skupienia sił. Dotychczasowe wielkie osiągnięcia obozu demokratycznego w Polsce, stanowiące jedną z licznych klęsk poniesionych przez imperializm, zawdzięcza naród polski w pierwszym rzędzie dokonanemu przed rokiem zjednoczeniu klasy robotniczej, która w okresie stale zacieśniającej się współpracy między Partiami robotniczymi — stworzyła Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą.

Właśnie Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, awangarda polskiej klasy robotniczej w jej walce o utrwalenie niepodległości naszego państwa ludowego stale działała w kierunku współpracy robotników i chłopów, w kierunku umocnienia sojuszu robotniczo-chłopskiego.

Kolejnym zwycięstwem jednoczącym wszysko co postępowe i uczciwe w polskim społeczeństwie był Kongres Jedności Ruchu Ludowego, likwidujący dotychczasowe rozbicie wsi.

Do Stolicy naszego kraju, odbudowującej się w „polskim tempie" wysiłkiem rąk i mózgów warszawskich robotników, inżynierów, techników, wysiłkiem i serdeczną pomocą milionowych mas ludzi pracy całej Polski, a wśród nich i pracujących chłopów, przyjechali delegaci, wybrani przez ludność wiejską. Zorganizowani dotychczas w Stronnictwie Ludowym i Polskim Stronnictwie Ludowym dokonali swego zjednoczenia w gmachu Politechniki Warszawskiej, tam gdzie przed rokiem zjednoczyły się Polska Partia Robotnicza i Polska Partia Socjalistyczna w jedną Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą.

Zjednoczenie polskiego ruchu ludowego opiera się na sojuszu robotniczo-chłopskim z uznaniem czołowej roli klasy robotniczej i jej Partii w walce o ustrój sprawiedliwości społecznej — o socjalizm.

Wzmocnienie tego sojuszu jest jednocześnie wzmocnieniem naszej walki o pokój u boku Związku Radzieckiego. Sojusz robotniczo - chłopski zwiększa bowiem wysiłki mas chłopskich w celu podniesienia naszej gospodarki rolnej, zaostrza czujność pracującego chłopstwa wobec siewców zamętu i szkodników gospodarczych, bogaczy wiejskich i reakcyjnej części kleru. Wyrazem udziału ludowców-chłopów w budowie nowej, socjalistycznej wsi jest ich współpraca z chłopami, członkami PZPR w organizowaniu pierwszych spółdzielni produkcyjnych na wsi.

Z doniosłości zjednoczenia Stronnictw Ludowych wynika również zacieśnienie współpracy pomiędzy PZPR a Zjednoczonym Stronnictwem Ludowym (ZSL). Sojusz robotniczo-chłopski jest podstawą demokracji ludowej w Polsce. Tak jak rok temu zjednoczenie polskiej klasy robotniczej wzmocniło siły zorganizowanego pracującego chłopstwa, tak obecnie zjednoczenie ruchu ludowego wzmacnia siły sojuszu robotniczo-chłopskiego i siły przodującej roli klasy robotniczej.

Poprzedzający Zjednoczenie masowy Czyn Chłopski wykazał, jak pracujące chłopstwo rozumie sprawę jedności, wykazał, że wśród pracującego chłopstwa istnieje głębokie zrozumienie tego, że od jego współudziału w budownictwie Polski Ludowej zależy rozwój gospodarczy i rozkwit kulturalny naszego kraju.

Dlatego cały kraj z radością powitał Zjednoczenie Ruchu Ludowego, nie tylko jako wielkie osiągnięcie obu stronnictw chłopskich, lecz również całego ludu pracującego Polski.

Zjednoczenie Ruchu Ludowego to wzmocnienie sojuszu robotniczo - chłopskiego, to nowy wyraz zjednoczenia wszystkich sił w społeczeństwie polskim, budującym potęgę i szczęśliwą przyszłość naszej ludowej Ojczyzny.

EKRA

w skrócie

Szeroko reklamowany w prasie kanadyjskiej prototyp samolotu pasażerskiego „AVRO CANADA C-102" uległ rozbiciu. Samolot nie mógł wysunąć podwozia i krążył przeszło dwie godziny nad lotniskiem w Toronto. Lądowanie skończyło się katastrofą. Nie jest to zachęcająca próba dla przyszłych pasażerów na szybkich amerykańskich samolotach komunikacyjnych.

* * *

Zbudowanie samochodo-samolotu nie przestaje zaprzątać umysłów niektórych konstruktorów. Pomimo, iż pewne jest, że taki dziwny twór nie będzie dobrym samochodem, a tym bardziej samolotem. — Włosi wypuścili ostatnio konstrukcję „PELLARINI" ze śmigłem pchającym. „PELLARINI" osiąga jakoby do 190 km/godz. w powietrzu i 90 km/godz. na ziemi. Polak, Stanisław Działowski z Krakowa skonstruował bardzo pomysłowy aeromobil już w roku 1931.

* * *

Brytyjskie Zamorskie Linie Lotnicze (B.O.A.C.) wstrzymały loty na nowowprowadzonych 14 samolotach pasażerskich typu „ARGONAUT". Samoloty te obsługiwały linię dalekowschodnią do Hong-Kong i dzięki nim przebywano odległość Hong-Kong — Anglia w 3 dni, zamiast 5, kiedy latano na wodnopłatowcach.

Powodem wstrzymania lotów w „Argonautach" są stałe defekty silników.

* * *

9 lotników brytyjskich zginęło w ciągu jednego tylko dnia 17 września podczas ćwiczeń do pokazów lotniczych w rocznicę „Bitwy Powietrznej o Anglię". Były to załogi bombowca, myśliwca i samolotu szkolno-treningowego. Wszystkie wypadki spowodowane zostały błędami pilotażu.

MODELARZE POLSCY KU CZCI STALINA

Listopadowe zebranie Koła ZMP odbyło się w atmosferze podniosłej i pełnej entuzjazmu. Myśl uczczenia 70-lecia urodzin Generalissimusa Stalina, rzucona przez grupkę zamiłowanych modelarzy — Zetempowców Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego została w lot podjęta przez wszystkich członków Koła. Postanowiono krótko: „Robimy model".

Gorące uczucia, jakie cała polska młodzież żywi do wodza światowego obozu pokoju i postępu, któremu tak wiele zawdzięczamy, znalazły swój oddźwięk w szczerym odruchu serc warszawskich licealistów - modelarzy. W pracę swych rąk i umysłów chcieli włożyć to najlepsze, co mają — zamiłowanie do „małego lotnictwa".

W toku zebrania wywiązała się ożywiona dyskusja: Jaki model? — Z drzewa czy z metalu? Latający czy redukcyjny? Ktoś rzucił: A może redukcyjny z plexi?!

Myśl podobała się wszystkim. Pozostawał jeszcze wybór typu samolotu. Pomyślano, podyskutowano, wreszcie zapadła uchwała: Musi być odrzutowiec!

Nie zwlekając przystąpiono od razu pod kierunkiem instruktora Gryglickiego do sporządzenia planu. Z chwilą gdy plan był już gotów, chłopcy wzięli się ostro do roboty.

* * *

Z końcem listopada wykonano 50% prac przy budowie modelu. Chłopcy wycięli z plexi wszystkie części samolotu oraz podstawę, na którą składają się dwie różnej wielkości pięcioramienne gwiazdy. Wypiłowanie jednak poszczególnych części składowych — to jeszcze mała część pracy. Trzeba teraz wszystkie części poddać szczegółowej obróbce, a potem — najtrudniejsza czynność — polerowanie.

* * *

Będąc w Liceum zerknąłem dyskretnie do modelarni. Pracują aż miło! Marek Tymiański z zacięciem piłuje krawędzie pięcioramiennej gwiazdy, Tomek Kielak z wprawą obrabia pionowy statecznik, Tadek Gołębiowski ukończywszy piłowanie zabiera się do polerowania statecznika poziomego.

Pokazano mi plan modelu, ale... jeszcze nie podam bliższej jego charakterystyki. Chyba tylko tyle, że rozpiętość skrzydeł wynosi ponad 20 cm. Resztę, później, aż będzie więcej zrobione.

— Kiedy model będzie gotowy? — pytam.

— Nie później, niż 10 — 12 grudnia — odpowiada Ryszard Jodłowski. Koledzy zgodnie przytakują.

— A więc powodzenia w pracy!

* * *

Zetempowcy Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego, inicjatorzy budowy modelu, a następnie jego wykonawcy— to uczniowie wyróżniający się postępami w nauce, najaktywniejsi na wszystkich odcinkach szkolnej pracy. Przodują w nauce, są najlepszymi modelarzami.

To nie przypadek, że właśnie oni wezwali młodzież polską do zaszczytnego współzawodnictwa w celu uczczenia 70-ej rocznicy urodzin wodza światowego proletariatu i wielkiego przyjaciela młodzieży demokratycznej świata — Józefa Stalina.

Dobrze rozumiejąc, komu naród polski zawdzięcza możność budowy ustroju, w którym wszyscy ludzie pracy budują lepsze jutro, pragną, aby praca nad wykonaniem modelu była symbolem wdzięczności dla Józefa Stalina, twórcy i opiekuna najlepszego lotnictwa na świecie, potężnego czynnika w walce o utrzymanie pokoju.

J. Z.

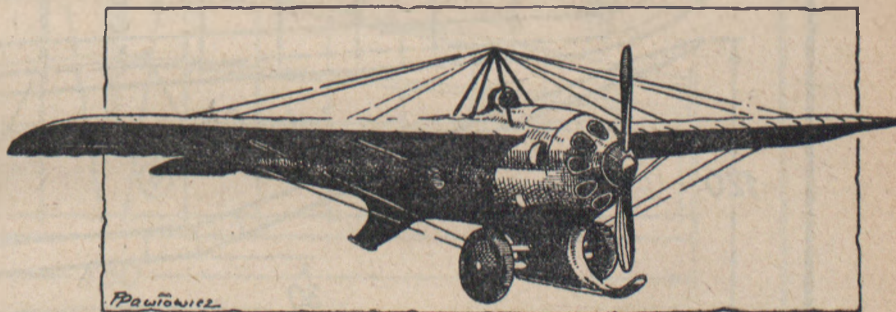
RACJONALIZATORZY

W jednej z Jednostek Lotnictwa Wojskowego dwaj racjonalizatorzy kpt. Harasimowicz i ppor. Grabowski umocowali prądnicę na samolocie Po-2, przy pomocy której samolot może być oświetlany w czasie lotów nocnych. Prądnica poruszana jest śmigiełkiem i umocowana na krawędzi natarcia skrzydła.

W jednej z Jednostek Lotniczych kpt. Gołówko zbudował specjalną drabinkę do tankowania samolotów. Drabinka przymocowana jest do dystrybutora. Ta praca racjonalizatorska zabezpiecza konsolę skrzydła przed ewentualnym uszkodzeniem, chroni benzynę przed rozlaniem i skraca czas napełniania zbiorników.

W jednej z Jednostek Lotniczych st. sierż. Koszczyk skonstruował specjalną wytwornicę acetylenową, która w czasie pracy daje minimalne zużycie karbidu.

LATAJĄCY CZOŁG Z 1916 ROKU



Słynne samoloty szturmowe konstrukcji radzieckiej inż. Iliuszyna, Ił-2, zwane też latającym czołgiem" ze względu na swe silne opancerzenie i przeznaczenie w walce, miały już w roku 1916 swego poprzednika.

Był nim samolot zbudowany w 1916 roku w zakładach lotniczych Ischora w Kolpino pod Piotrogrodem. Był to równocześnie pierwszy samolot opancerzony, jaki został zbudowany podczas I Wojny Światowej.

Ukazanie się tego samolotu wywołało szereg artykułów w niemieckiej prasie lotniczej, która z pewnym niepokojem stwierdzała, że była to jedna z najwartościowszych konstrukcji od początku wojny.

Samolot i silnik był opancerzony blachą stalową grubości 3 mm. Specjalnie opancerzona osłona pilota posiadała klejoną cellonem szybę przeciwodpryskową. Dla zwiększenia widoczności pilota i obserwatora takie same szyby umieszczone były po bokach kadłuba. Opancerzony od spodu kadłub miał specjalny przekrój, powodujący ześlizgiwanie się pocisków po jego powierzchni. Podwozie zaopatrzone było w płozę wysuniętą przed śmigłem, chroniącą przed kapotażem przy lądowaniu oraz chroniącą śmigło przed uszkodzeniem przy zetknięciu się z ziemią. W samolocie tym zwraca uwagę staranne oprofilowanie całości, nie spotykane przy innych samolotach w tych latach.

Szybkość maksymalna tego samolotu wynosiła ponad 192 km/godz. z silnikiem dziesięciocylindrowym Gnome o mocy 160 KM i śmigłem Vickers-Levasseur. Rozpiętość 15 m, powierzchnia nośna 22 m².

Przeznaczeniem tego jednopłata było przeprowadzenie obserwacji z mniejszych wysokości oraz bombardowanie, a więc zadania zbliżone do tych, które wykonywały słynne Ił-2.

Niestety brak jest bliższych danych dotyczących tej ciekawej konstrukcji, która jeszcze raz dowodzi, że w zaraniu lotnictwa konstruktorzy rosyjscy przodowali wśród innych.

F. P.

Lech MODEL TYPU WAKEFIELD OPRAC. BURY JAN

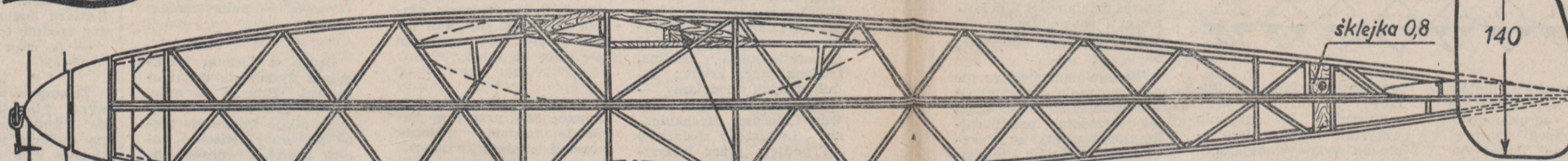
Skala 1:3 ; 1:1

Rozpiętość - 1230 mm.
Długość - 980 mm.

Podłużnice - balsa 3,5×3,5
Rozpórki - balsa 3×2

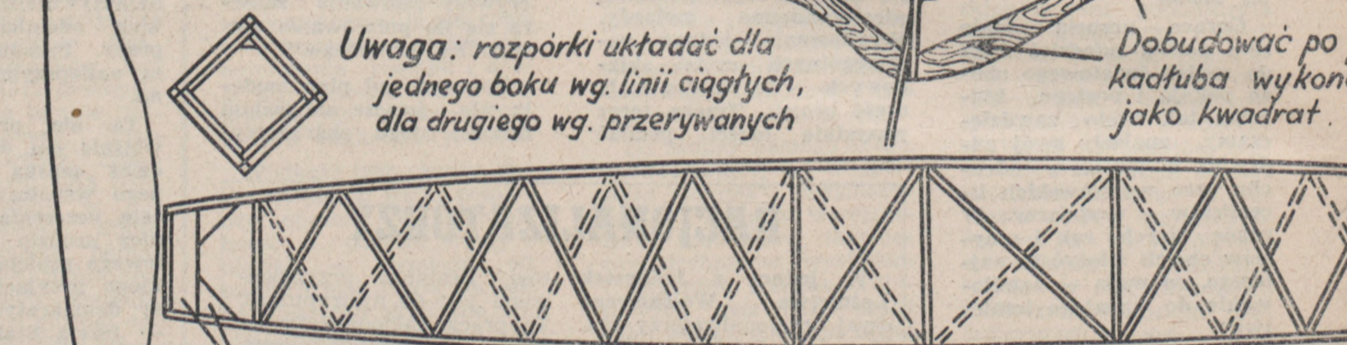
Waga modelu:

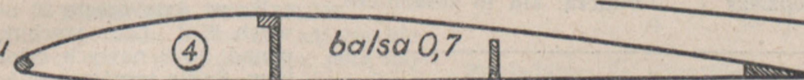
Kadłub z podwoziem	50 g.
Płaty nośne	28 "
Stateczniki	15 "
Śmigło z grzybkiem	30 "
Guma	110 "
Waga w locie	- 233 g.

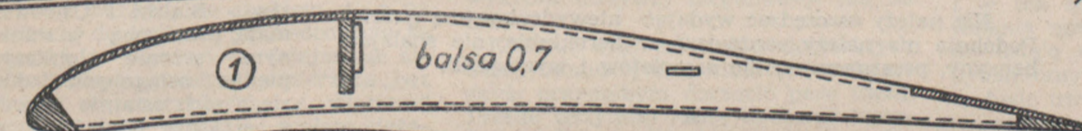


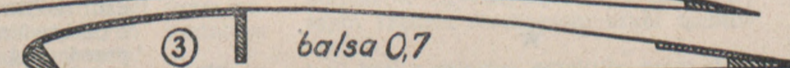
Uwaga: rozpórki układać dla jednego boku wg. linii ciągłych, dla drugiego wg. przerywanych

Dobudować po pokryciu kadłuba wykonanego jako kwadrat.









balsa 2×11 — 555 — miękka balsa 5×6 — 3 — 2 — 33 — 1 — blacha dural 1,2 — bambus 1×5 — balsa 0,5 — balsa 1,5 — 120 — 30

balsa 3×3 — 30 — 4 — 5 — balsa 2×10 — 480

G. 5. P

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y_1	1,65	4,26	5,35	6,82	8,02	8,92	10,3	11,04	11,6	11,3	10,3	8,76	6,92	4,6	2,15	0
y_2	1,65	0,29	0	0,14	0,46	0,78	1,2	1,55	2,16	2,48	2,48	2,0	1,48	1,01	0,58	0

20 — 48 — 15 — 235 — 54

T.Pszenicki



W jednym z poprzednich numerów, ARP za naszym pośrednictwem zwrócił się do wszystkich pilotów klubowych o nadsyłanie uwag i spostrzeżeń na temat regulaminu współzawodnictwa i metod ustalania planu pracy w roku 1949.

Poniżej ogłaszamy ankietę - błyskawicę, wychodząc z założenia, że w tej, tak ważnej sprawie powinni zabrać głos wszyscy członkowie aeroklubów.

Dane te zostaną wzięte pod uwagę przy opracowywaniu regulaminu współzawodnictwa i planu pracy na rok 1950.

Od nowego roku dzieli nas już bowiem tylko 25 dni i dlatego trzeba się spieszyć z odpowiedzią. Nowy regulamin współzawodnictwa i plan pracy musi być opracowany jaknajszybciej.

★

Teraz parę danych o wynikach współzawodnictwa indywidualnego w niektórych klubach w październiku. We współzawodnictwie indywidualnym pilotów silnikowych w Aeroklubie Gdańskim zwyciężył pil. Franaszczuk Zygmunt — 4 890 pkt., przed pil. Kaszubskim Zenonem — 4 516 pkt., i pil. Kaźmierskim Czesławem. W Aeroklubie Olsztyńskim w tym samym okresie pierwsze miejsce zajął pil. Czarnecki Stanisław, przed pil. pil. Skurą Zygmuntem i Kaliszkiem Romanem.

★

30 listopada wykonano ostatnie loty w klubach i mechanicy postawili maszyny na konserwację. Jednak aerokluby nie ułożyły się do snu zimowego, jak to dotychczas bywało. Przez kilka następnych dni kilku pilotów pomagało instruktorowi w uzupełnieniu i usystematyzowaniu ewidencji lotów, sporządzeniu rozliczenia ze zużytej benzyny i wykonaniu wszystkich meldunków wymaganych przez ARP.

4 grudnia wszyscy instruktorzy wyjechali na kurs kondycyjny, który trwał będzie do 20 grudnia, by po emocjonującym sezonie lotniczym odpocząć i nabrać sił do nowej pracy. To wszystko nie mogło osłabić naturalnie ani na moment współpracy z Ligą Lotniczą.

W nr. 48 SiM-u kolega (peleng), który jako pierwszy z wszystkich pilotów sportowych wypowiadał się w kronice aeroklubowej, pisał: „Wszyscy sportowi piloci Ludowej Polski ruszają w grudniu do poważnego szturmu, do walki o nowe tysiące młodzieży zrzeszonej w Lidze Lotniczej".

Słusznie. W grudniu wszystkie kluby, niezależnie od wykonywanej roboty, koncentrują swe siły na odcinku współpracy z Ligą Lotniczą. Ma to zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju lotnictwa w ogóle. Zakres działania aeroklubów i Ligi na niektórych odcinkach się zazębia, a na wielu nawet wzajemnie pokrywa. Taka zgodna współpraca rozszerzy znacznie zakres działalności Ligi Lotniczej i spowoduje szybki rozwój lotnictwa sportowego.

Wydaje nam się, że nie bez znaczenia jest fakt, iż Aeroklub Kielecki osiągnął we wrześniu i październiku dobre wyniki w wykonaniu planu lotów i że równocześnie piloci tego klubu w ramach „Akcji LL" założyli w tym czasie 20 nowych Kół LL, werbując ponad 2 000 nowych członków. Ścisła współpraca Aeroklubu z Ligą istnieje już od kilku miesięcy w Krakowie.

Aktywną pracą wyróżnia się Okręg Katowicki LL, współpracując ściśle z ZMP i „SP" — z Aeroklubem ta współpraca jakoś nie bardzo wychodzi. Takie kluby jak np. Jeleniogórski, Bielsko - Bialski i Ostrowski mają poza sobą w minionym sezonie lotniczym piękne osiągnięcia i dużo się o nich ostatnio mówiło, a o Lidze Lotniczej na tamtejszym terenie niewiele było słychać. A może by tak piloci klubowi obudzili te Okręgi czy Obwody z odrętwienia i pchnęli naprzód całą robotę Ligi na swoim terenie.

Sprawa uaktywnienia pracy Ligi Lotniczej i zacieśnienia z nią daleko idącej współpracy powinna być punktem honoru każdego klubu. Nie tylko dlatego, by wygospodarować sumy przewidziane na ten cel w preliminarzu budżetowym i nie tylko na okres podany w kalendarzyku pracy. Współpraca aeroklubów z Ligą nie może być dorywcza, nie może się ograniczać tylko do pewnego okresu. Współpracować trzeba systematycznie i stale i planować tę akcję długoterminowo.

Liga Lotnicza krzewi zamiłowanie do lotnictwa i organizuje młode kadry. W tych warunkach działalność aeroklubów jest fragmentem związanym silnie z całokształtem zagadnień organizacyjnych i administracyjnych Ligi Lotniczej. Zacieśnienie współpracy aeroklubów i Ligi Lotniczej przyczyni się bez wątpienia wydatnie do rozwoju naszego ludowego lotnictwa.

J. Konieczny

ZŁOTE MYŚLI Z DZIEŁ NIENAPISANYCH O LOTNICTWIE

Najlepsze warunki szybowcowe stwarza nie duża ilość cumulusów, lecz duża ilość startów.

★

Tereny atermiczne występują zawsze w okolicach leniwych aeroklubów.

★

Nie należy oszczędzać wydając niewydrukowaną gazetę. Podobnie nie należy oszczędzać w aeroklubie nie spalając benzyny, przeznaczonej dla samolotów i wyciągarki.

★

Wyjątek ze sprawozdania o pracy społecznej jednego z aeroklubów: „Zorganizowaliśmy 4 zebrania... w sprawie nawiązania współpracy z Ligą Lotniczą".

★

Okręg Ligi Lotniczej w X zebrał w ciągu roku ze składek członkowskich 5 milionów zł. Zapomniał o drobnostce: że Liga Lotnicza istnieje po to, by popularyzować lotnictwo.

(ja-le)

ANKIETA — BŁYSKAWICA

1. Jak sądzicie, ile powinna wynosić roczna norma godzin lotu szybowcowego dla:
- **a) trenującego pilota II stopnia**
- **b) trenującego pilota III stopnia**
- **c) trenującego pilota IV stopnia**

Czy tyle, ile w roku bieżącym?

2. Jak sądzicie, ile powinna wynosić roczna norma eksploatacji sprzętu dla:
- **a) szybowca szkolnego**
- **b) szybowca treningowego**
- **c) szybowca wyczynowego**
- **d) samolotu**
- **e) wyciągarki?**

3. Jak Waszym zdaniem należy premiować prace instruktora? — podajcie wzór.

Odpowiedzi na „ankietę—błyskawicę" należy nadesłać najdalej w ciągu tygodnia od daty otrzymania numeru na adres Redakcji z zaznaczeniem na kopercie: „Błyskawica".

Autorzy najlepszych odpowiedzi zostaną nagrodzeni każdy 15-minutowym lotem.

W wypadku jeżeli autor nagrodzonej odpowiedzi okaże się pilotem, to będzie mógł wskazać osobę spośród mu najbliższych, która odbędzie 15-minutowy lot.

WSZYSCY PILOCI BIORĄ UDZIAŁ W ANKIECIE — BŁYSKAWICY!

TAJEMNICE TUNELU AERODYNAMICZNEGO

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Dokończenie z Nr 49 (181)

Odbiornikiem ciśnienia prędkości będzie tzw. rurka Pitot'a. Jest to rurka metalowa o wewnętrznej średnicy 3 mm zagięta pod kątem prostym i posiadająca ostro spiłowane krawędzie wylotu (rys. 3a). Rurkę tą umocowujemy na stałe przed wylotem tunelu w sposób wskazany na rys. 3b uważając aby oś poziomego ramienia rurki była równoległa do osi tunelu. Pionowe ramię rurki łączymy przewodem gumowym z naczyńkiem manometru, który w ten sposób wskazywać nam będzie bezpośrednio ciśnienie prędkości q.

TECHNIKA POMIARÓW.

Dla przykładu omówimy zdjęcie biegunowej płata prostokątnego, jako najbardziej złożony pomiar dający się przeprowadzić przy pomocy naszej instalacji.

Każdy pomiar musimy wykonać raz „bez wiatru", tzn. przy zatrzymanym tunelu, drugi raz „z wiatrem" tzn. po uruchomieniu tunelu i takim wyregulowaniu obrotów wentylatora, aby manometr wskazywał założone ciśnienie prędkości q. Przy obu pomiarach wartości sił zmierzone na szalkach z talerzykami bierzemy ze znakiem +, a na szalkach, do których przymocowane są beleczki, ze znakiem —. Odejmując algebraicznie wartości sił zmierzone „bez wiatru" od zmierzonych „z wiatrem" tarujemy wagę usuwając wpływ ciężaru modelu, dźwigni, nici itd. oraz częściowo oporów w łożyskach i momentów powstających na skutek zmiennego zrównoważenia układu wagi przez zawieszanie modeli różnych kształtów i zmianę ich kąta natarcia!

Pomiary wagowe najlepiej jest wykonywać we dwie osoby: jedna utrzymuje ściśle jednakowy stan manometru regulując obroty silnika, druga zaś waży i zmienia kąty natarcia. Ważymy w sposób następujący: blokujemy wagę W_2 w położeniu równowagi i odważnikami równoważymy wagę W_1 następnie blokujemy W_1 i równoważymy W_2, a w końcu zwalniamy obie wagi i wprowadzamy ostateczne poprawki w wyważeniu.

Sposób obliczania C_y i C_x nie powinien nasuwać wątpliwości. Dwie ostatnie rubryki karty pomiarowej zawierają obliczenie błędów maksymalnych bezwzględnych zmierzonych wartości C_y i C_x. Obliczenia błędów w żadnym wypadku nie wolno pominąć, gdyż daje to nam krytyczny pogląd na wyniki pomiarów oraz uwidacznia dolną granicę wielkości sił, których pomiar ma jeszcze sens. Oczywiście pomiar w takich warunkach, gdy obliczone błędy przekraczają 10% wartości zmierzonej, mija się z celem. Fakt ten wyznacza nam dolną granicę liczb Re, przy których możemy jeszcze prowadzić badania w naszym tuneliku i co zależne jest w pierwszym rzędzie od czułości posiadanych wag.

Dla uproszczenia przyjęliśmy, że błędami cząstkowymi obarczone są następujące pomiary: Pomiary sił na wadze (tj P'_y, P'_x, P''_y, P''_x i P_p), pomiar ciśnienia prędkości q i powierzchni nośnej S.

Błędy maksymalne bezwzględne wyliczymy więc z równań:

$$\triangle C_x = \pm C_x \left(\frac{\triangle P''_x + \triangle P'_x + \triangle P_p}{P_x} + \frac{\triangle q}{q} + \frac{\triangle S}{S} \right)$$

$$\triangle C_y = \pm C_y \left(\frac{\triangle P''_y + \triangle P'_y}{P_y} + \frac{\triangle q}{q} + \frac{\triangle S}{S} \right)$$

Zakładając, że wszytkie pomiary na t. s. wadze obarczone są jednakowym błędem, niezależnym od obciążenia wagi, że pomiar ciśnienia prędkości wykonujemy z dokładnością $\triangle q = \pm 0{,}2\ kg/m^2$, i że pomiar powierzchni nośnej robimy z dokładnością $\triangle S = \pm 0{,}0002\ m^2$ otrzymamy wzory podane w karcie pomiarowej.

Wyniki pomiaru ujmujemy w postaci wykresu (krzywej biegunowej) jak na rys. 4.

Kończąc cykl artykułów dotyczących aerodynamicznych pomiarów modelarskich pragnąłbym dorzucić parę uwag. Przede wszytkim radzę budować instalację tylko modelarzom mającym dobrze opanowaną teorię lotu i ogólnie obznajmionym z techniką laboratoryjną pomiarów fizycznych, a więc w pierwszym rzędzie słuchaczom szkół technicznych.

Z braku miejsca artykuły moje dały tylko ogólne wytyczne budowy instalacji; szczegóły musimy rozpracować sami. Nie ukrywam też, że pomiary wagowe są czynnością trudną i wymagającą dużej wprawy. Bądźmy przygotowani na to, że na podstawie pierwszych pomiarów "wogóle nie będzie można przeprowadzić biegunowej, gdyż punkty pomiarowe będą rozrzucone niczym gwiazdy na pogodnym niebie. Dopiero po wielu systematycznych ćwiczeniach i poprawkach w regulacji wagi dojdziemy do wiarygodnych wyników. Najlepszym kryterium wartości naszych pomiarów będzie przeprowadzenie pomiarów kontrolnych płatów o profilach już dokładnie zbadanych za pomocą precyzyjnych urządzeń na małych Re i przy przepływie laminarnym. Jedynym dotąd źródłem [1]) zawierającym wyniki takich pomiarów jest niemiecka książka: F. W. Schmitz „Aerodynamik des Flugmodells"; z treścią tej pracy należy się poza tym koniecznie zaznajomić z tego względu, że zawiera ona przystępne, teoretyczne wyjaśnienie zjawisk zachodzących na płatach w zakresie Re odpowiadającym modelom latającym. Poza tym gorąco polecam zdobycie w jakiejś bibliotece książki (niestety dawno wyczerpanej) Prof. Dr. J. Bukowskiego „Technika Laboratoryjna Pomiarów Aerodynamicznych (wyd. Instytutu Aerodynamicznego r. 1933). Z teorią błędów zaznajomi nas w bardzo przystępny sposób pierwszy rozdział książki M. Lubienieckiej „Ćwiczenia z Fizyki Doświadczalnej" (wyd. Księgarnia Akademicka r. 1948).

Jeżeli cykl moich artykułów wywoła dyskusję, będzie przedmiotem krytyki i w ten sposób przyczyni się do powstania nowych, lepszych koncepcji w dziedzinie małych instalacji do aerodynamicznych pomiarów modelarskich, to będę uważał swój cel za osiągnięty.

---

1) Pomiary przy małych Re są bezużyteczne dla modelarstwa, gdyż przeprowadzone były w strumieniu o stosunkowo dużej burzliwości, z tego powodu są zbyt „optymistyczne". Przestrzegam przed ich wykorzystywaniem.

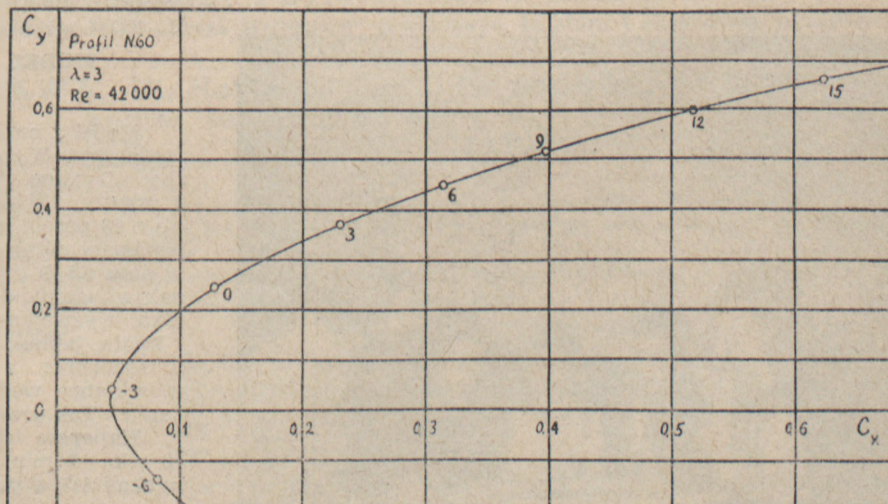
SPROSTOWANIE

Do poprzednich części artykułu wkradły się następujące błędy korektorskie i drukarskie:

Część I, str. 526, szpalta środkowa, wiersz 10, zamiast „zaburzeń" powinno być „burzliwości".

Część II, str. 538, ostatni wiersz lewej szpalty winien się znajdować w szpalcie środkowej jako ostatni nad rysunkiem 1a. **(Red.)**

Rys. 4



ODZNAKI WYCZYNOWE MODELARZY WĘGIERSKICH

Podobnie jak piloci szybowcowi, również i modelarze posiadają swoje odznaki wyczynowe.

Przykładem odznaczania modelarzy za różne wyczyny może być metoda, jaką stosują na Węgrzech.

Nasi koledzy posiadają sześć stopni odznak. Zasadniczy układ jest identyczny jak w szybownictwie (jeden model — odpowiada jednej mewce itd.). Obok znak przynależności państwowej, dla Węgrów litera „H".

Odznaki są emaliowane. Modele białe na błękitnym tle.

Obok na rysunku widzimy cztery typy odznak: Do otrzymania odznaki I wymagany jest lot modelu, wynoszący co najmniej 60 sekund. Model może być dowolnej kategorii, wykonany wg przepisów FAI. Do otrzymania odznaki II wymagany jest lot modelu szybowca, trwający co najmniej 180 sekund, lub lot modelu z napędem, trwający co najmniej 120 sekund. Odznakę III można uzyskać, gdy model szybowca wykona następujące warunki: lot trwający 300 sekund lub model z dowolnym napędem osiągnie czas lotu wynoszący 180 sekund. Odznakę IV (z wiankiem brązowym) otrzymuje modelarz za uzyskanie następujących wyników: w kategorii szybowców czasu lotu 600 sekund, w kategorii gumówek — 300 sekund i w kategorii modeli silnikowych — 600 sekund.

Odznakę wyczynową (z wiankiem srebrnym) otrzymuje modelarz za następujące wyczyny: za lot szybowca wynoszący 1 200 sekund, za lot gumówki wynoszący 600 sekund, za lot silnikowy wynoszący 1 200 sekund i za przelot modelu na odległość 5 kilometrów.

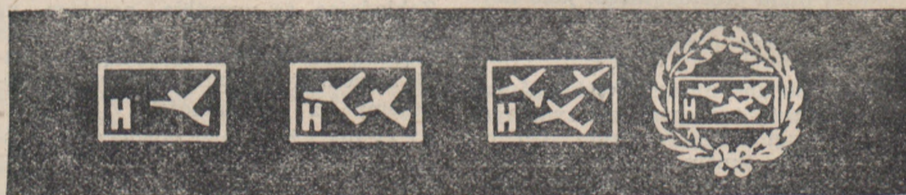
Najwyższym odznaczeniem modelarzy jest odznaka ze złotym wiankiem. Odznakę tę otrzymuje modelarz za następujące wyczyny:

Czas lotu szybowca — 30 minut, czas lotu gumówki — 20 minut, czas lotu modelu silnikowego — 30 minut, czas lotu modelu pokojowego — 15 minut. Wysokość lotu (obojętnej kategorii) — 1 000 metrów i przelot modelu 10 kilometrów.

Sądzić należy, że opierając się na tych wyczynach przyjętych przez Węgrów, Liga Lotnicza wprowadzi podobne odznaki również i w Polsce. W ten sposób zostanie z pewnością podniesiony poziom wyczynów małego lotnictwa.

Z. G.

I II III IV



KOMINEK LOTNICZY

Otrzymałem razem z kolegami piękne zaproszenie ozdobione trzema wdzięcznymi literami — „SiM". Zaciekawieni przeczytaliśmy, że Koło Ligi Lotniczej Nr 26 przy Państwowym Liceum Mechaniczno - Lotniczym zaprasza nas na III Kominek Lotniczy urządzany w ramach akcji popularyzacji lotnictwa, tym razem z okazji... Uwaga! Z okazji 25-lecia istnienia Szkoły.

...Kiedy przybyliśmy na miejsce, to od razu ujął nas lotniczy charakter pięknie urządzonej sali, w końcu której żarzył się kominek. Trudno powiedzieć co było najładniejszym punktem obfitego programu, jaki oglądali zaproszeni goście. Obejmował on wszystkie dziedziny lotniczego życia. I modelarstwo i szybownictwo i pilotaż motorowy i spadochroniarstwo. W ciszy i skupieniu słuchano przemówień ob. prof. Bieńka, mjr. pil. Monisa i ob. Witkowskiego. Nie chciano wprost wypuścić ze sceny śpiewaczki Ewy Osten, która wystąpiła dla nas, sympatyków lotnictwa, z piosenką lotniczą. Dziękowano olbrzymimi brawami chórowi Stołecznego Zarządu ZMP pod kierownictwem ob. Olearczyka. Najbardziej jednak ujęła serca widzów wędrówka literacka zespołu artystycznego Szkoły po kartach Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Przewinął się obraz klęski wrześniowej rozpoczęty wierszem Słonimskiego. „Alarm" — przenieśli się widzowie myślą za słowami wykonawców do dalekiego Grigoriewskoje, kolebki Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, przebyli szlak bojowy pułku myśliwskiego „Warszawa" i pułku szturmowego nocnych bombowców „Kraków", słuchając prostych słów o bohaterstwie i poświęceniu. Rozjaśnił wsłuchane twarze moment odtworzenia dni wyzwolenia naszej Ojczyzny. Pokrył uśmiech słusznej dumy i zadowolenia, gdy wykonawcy w krótkich słowach lub zdaniach wykazywali rozwój i osiągnięcia wszystkich dziedzin Lotnictwa Polski Ludowej...

Ogólnie kominek wypadł nienajgorzej, może trwał zbyt długo, ale któż chciałby o lotnictwie słuchać tylko parę minut. Program i inscenizacja bardzo oryginalne. Wyróżniał się szczególnie spośród uczniów kolega Gołębiowski (modelarz ho ho!), który prawie cały czas wspaniale recytował słowa opowieści o historii lotnictwa polskiego.

Kominki tego rodzaju popularyzujące lotnictwo warto polecić wszystkim Kołom Ligi Lotniczej.

Należałoby jednak opracować bardzo staranny scenariusz, który służyłby jako wzór do przeprowadzania inscenizacji.

EKRA

Grupa inscenizatorów kominka lotniczego

Foto: WAF



MODEL „LECH" Z NAPĘDEM GUMOWYM

(patrz strona 570 — 571)

Model z napędem gumowym „Lech" był pomyślany jako model typu Wakefield i został opracowany na zawody o puchar Cavalloni na Węgrzech. „Lech" lata przeciętnie ponad 2 minuty. W ciągu 45 sekund pracy silnika, składającego się z 18 pasem gumy, model osiągnął wysokość około 100 m. Najlepszy dotychczasowy lot wynosi 7 min. 10 sek. osiągnięty w dniu 6.8 49 o godz. 17. — model latałby dłużej, został jednak zmuszony do lądowania przez włączenie się spadochronika, wyzwalanego przy pomocy lontu. (Lont sporządzono z knota, jakiego używa się do zapalniczek. Lont zanurzono w roztworze z saletry i soli kuchennej, rozpuszczonej w szklance wody. Wystarcza łyżeczka od herbaty saletry i soli). Tak przygotowany knot tli się około 5 do 6 minut.

Najlepsze loty modelu „Lech": 2 min. 50 sek., 2 min. 40 sek., 2 min. 15 sek., 2 min. 30 sek. Rysunek podano w skali 1:3, a profile i łopatki śmigła w skali 1:1.

Jan Bury

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Na początku wyjaśnienie: podawałem wiadomość o konstruktorze modelu śmigłowca Marianie Cebulskim i zaznaczyłem, że jest on mieszkańcem Rzeszowa. Tymczasem kolega Marian mieszka i pracuje w miasteczku Głogów, położonym o 12 km na północ od Rzeszowa. Za mylną wiadomość przepraszam Czytelników, a kolegę Mariana przede wszystkim. Poniżej zamieszczam jedno z ostatnich zdjęć naszego wynalazcy z przyrządem do wyrzucania modelu, który widzimy na fotografii. Model jest śmigłowcem bez napędu. W chwili startu, łopatki rotora są złożone, a po osiągnięciu odpowiedniej wysokości, łopatki się otwierają i model powoli szybuje do ziemi. Ciekawie została opracowana wyrzutnia (nadesłał ją w komplecie do LL w Warszawie). Jest to mianowicie wyrzutnia działająca na zasadzie — lampy karbidowej. Karbid wybucha w specjalnej komorze i powoduje wyrzucenie tłoka z rury, w której umieszczony jest model. Całość opracowana bardzo ciekawie.

Sądzę, że kolega Cebulski nie poprzestanie tylko na tych eksperymentach, ale da nam znać o swoich najnowszych pomysłach z dziedziny małego lotnictwa.

Przykład pracy Cebulskiego jest bardzo charakterystyczny. Nie wielki „magister od modelarstwa", ale właśnie chłopak z małego miasteczka potrafił coś zrobić i pracuje nadal dla lotnictwa, nic od niego nie żądając.

Hej tam! Koledzy instruktorzy: powiatowi, obwodowi, okręgowi. Hej! przodownicy, przetrząśnijcie wioski, wsie i miasteczka w Waszych okolicach — znajdzie się tam z pewnością więcej Cebulskich, więcej modelarzy, z których wyrosną najlepsze kadry ludzi lotnictwa.

Najlepsze, podkreślam to słowo, bo czy list Bucholca Edwarda ze wsi Chruszczewo do Warszawskiego Okręgu LL, w którym prosi on o przyjęcie 45 złotych na rozbudowę lotnictwa Polski Ludowej, nie jest dowodem miłości ojczyzny i ofiarności obywatelskiej?! Kol. Bucholc z pewnością pieniądze te długo oszczędzał, albo odmówił sobie jakiegoś zakupu.

We wsi Chruszczewo w powiecie Ciechanów zyskaliśmy jeszcze jednego więcej lotnika — prawdziwego lotnika.

Co słychać w małym lotnictwie, tak w ogóle?

Proszę, bardzo chętnie podam, że: Śląsko-Dąbrowski Okręg LL zorganizował w Bytomiu Kurs Instruktorów małego lotnictwa. Na kurs uczęszcza 76 osób, a koleżanka Alicja Grelewska, uczestniczka kursu, kieruje żeńską pracownią modelarską przy PO „Służba Polsce" w Piekarach Śląskich.



Konstruktor śmigłowców, Marian Cebulski, z najnowszym swoim modelem

W Pawłowie koło Katowic otwarto w dniu 5 listopada br. wystawę modeli w lokalu szkoły podstawowej nr 1.

W Katowicach z okazji wojewódzkiego zjazdu ZMP również zorganizowano wystawę dorobku małego lotnictwa.

Na marginesie kursu i wystaw ciekawy jestem, czy kierownicy tych imprez wysłali obszerne sprawozdanie do wydziału modelarskiego Dyrekcji Naczelnej LL w Warszawie? Bo ja dowiedziałem się o tych imprezach zupełnie przypadkowo.

Łódź, która do tej pory słynie z seryjnie produkowanych modeli latających (chyba nie z gumą ligową?!) również urządziła wystawę dorobku modelarskiego w lokalu Zarządu Łódzkiego ZMP.

Wystawy, wystawy — kiedy przyjdzie kolej na Stolicę?

Że prawie wszyscy urządzają wystawy, to fakt, bo nawet w OSMM w Poznaniu wystawiono kartkę z napisem „nieczynna", co podobno widział nasz korespondent W. J.... Możliwe, że źle widział, ale warto by podać godziny pracy składnicy poznańskiej. A może nie tylko tam?!

Na zakończenie podaję ciekawy i godny naśladowania przykład pracy odkrywczej i — bodaj że mającej posmak naukowy.

Mianowicie kolega Witold Pieniążek z Gliwic przysłał do redakcji SiM-u obszerną pracę dotyczącą nowego (jego zdaniem) materiału do budowy modeli. Omawiany materiał to — zwyczajny słonecznik, którego miąższ i łodygi proponuje zastosować do wykonywania modeli. Kolega Witek bardzo dokładnie opisuje charakterystykę słonecznika, podając rzeczowe przykłady oraz załączając do listu kilka oryginalnych próbek słonecznika. Otworzyłem szeroko oczy, gdy zobaczyłem te próbki i myślę, że trzeba będzie to wypróbować! Może nie na wszystkie modele, ale na pokojowe, ultralekkie to z pewnością materiał pierwszorzędny.

Nie to jednak jest ważne, bo praktyka może słonecznik przyjąć lub odrzucić, ale ważna jest praca kolegi Pieniążka, który nie idzie utartymi ścieżkami, nie myśli o balsie i innych „specjałach", ale patrzy roztropnie wokoło, bada przydatność różnych materiałów, bada, a więc pracuje naukowo.

Sądzę, że na tej pracy się nie skończy, a kolegów modelarzy cierpiących na brak balsy proszę o wypróbowanie łodyg słonecznika.

Przy okazji kolega Pieniążek donosi nam, że podczas bytności w okolicach Białegostoku stwierdził, że małe lotnictwo śpi na tym terenie i prosi o napisanie, czy to ma jakąś łączność z zimowym snem niedźwiedzi?! Mylicie się kolego — w okolicach Białegostoku nie ma niedźwiedzi, jest tam natomiast bardzo uczynny dyrektor Ligi Lotniczej, o którym wiemy (z dobrych źródeł), że w sen zimowy nie zapada i nie zapadnie, a odpisze nam, czy kolega Paweł Gąsiewski z Augustowa będzie mógł wziąć udział w okręgowych zawodach modeli latających na przyszły rok i jak duża będzie ekipa Białostocka na XV Ogólnopolskich.

Obserwator

POCZTA LOTNICZA

Wiele już razy pisaliśmy o tym, co należało czynić, aby zostać pilotem. Olbrzymia część zainteresowanych simkarzy dobrze zapamiętała nasze informacje. W dalszym jednak ciągu napływają do redakcji paczki listów z prośbami o szczegółowe informacje, dotyczące szkolenia lotniczego. Jak zwykle — są spóźnialscy.

Nie chcąc autorów tych listów pozostawić bez odpowiedzi, jeszcze raz pokrótce pragnę podać im garść tak bardzo przez nich upragnionych instrukcji (całości tematu nie mogę rozwinąć z powodu braku miejsca w Poczcie).

Proszę słuchać, kol. kol. **Zosiu Grochowska z Kielc, Jurku Perchaluk z Bytomia, M. Malski z Gniezna** i inni zainteresowani.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że termin zgłoszeń na szkolenie lotnicze — już minął. Zgłoszenia czynione obecnie — będą przyjmowane, jednak z dużo mniejszym już prawdopodobieństwem pomyślnego załatwienia.

Chcąc zostać pilotem należy przejść stopniowo poszczególne fazy wyszkolenia w lotniczych hufcach PO „Służba Polsce": teoretyczny kurs szybowcowy, kurs pilotażu szybowcowego na szybowisku (I, II i III stopień), wreszcie — kurs pilotażu silnikowego w Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników. Kandydaci na pilotów powinni się zgłosić do Powiatowej (lub Miejskiej) Komendy SP z następującymi dokumentami: podanie o przyjęcie, własnoręcznie napisany życiorys, świadectwo moralności lub opinia ZMP, świadectwo szkolne (najmniej ukończenie 7 kl. szkoły podstawowej), 3 fotografie, zezwolenie rodziców dla tych, którzy nie ukończyli 18 lat życia, uwierzytelnione przez Władze Administracji Ogólnej lub MO, ewentualnie inne dokumenty, potwierdzające ukończenie kursów lotniczych (np. modelarskich).

Odpowiadam teraz kol. kol. **Edwardowi Ptasikowi z Leszna i M. W. z Inowrocławia** w sprawie Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Wiek kandydatów do OSL nie może być niższy niż 18 lat i nie powinien przekraczać 21 lat życia. Ci, którzy chcą zostać pilotami lub obserwatorami wojskowymi zawodowymi— muszą mieć ukończone minimum 4 klasy szkoły średniej ogólnokształcącej lub zawodowej (dawna mała matura). Kandydaci do Szkoły Podchorążych Rezerwy powinni mieć dużą maturę lub ukończone wyższe techniczne zakłady naukowe.

Zainteresowanym polecam przeczytać artykuł na temat szkół lotniczych w 14 n-rze SiM-u z br., str. 157.

Przechodząc do spraw nieszkoleniowych, komunikuję kol. **Juliuszowi Kurpiewskiemu z Rajgrodu**, że książkę A. Wołkowa pt. „Samoloty w walce" (str. 328, cena 430 zł) można zamówić w Księgarni Wyd. MON „Prasa Wojskowa", Warszawa, Krakowskie Przedmieście nr 11. W tym celu należy wysłać do Księgarni list z zamówieniem, wpłacając jednocześnie należność na konto PKO I-8 008 (dokładnie zaznaczyć na blankiecie przekazu cel wpłaty).

Do tej samej księgarni polecam zwrócić się kol. **Henrykowi Dembickiemu ze Świecia**, który chce nabyć książkę G. Miklaszewskiego pt. „Modele latające". Cena książki 600 zł, str. 304.

Kol. **Kazimierz Kopczyński z Radzynia Podlaskiego** chciałby założyć w swej szkole koło Ligi Lotniczej i prosi o instrukcję, jak ma postępować.

Kolego, napiszcie w tej sprawie list do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, Wydział Propagandy, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49, z prośbą o przysłanie specjalnej książeczki-instrukcji o zakładaniu szkolnych kół Ligi Lotniczej.

W sprawie numerów SiM-u z lat ubiegłych odpowie Wam Centralny Kolportaż „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska Nr 31, do którego skierowaliśmy Wasz list.

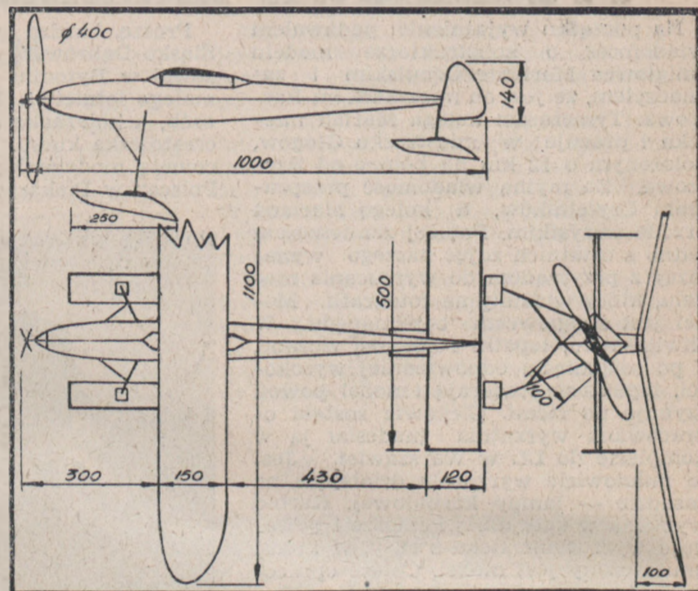
Dziękuję za pozdrowienia. **ZAR**

Na zdjęciu na okładce:

Najwybitniejsi lotnicy — to uczniowie stalinowskiej szkoły. Akademia lotnicza imienia Frunzego w Moskwie szkoli przyszłych fachowców lotnictwa.

Foto: „Ogonlok"

CO BUDUJĄ MODELARZE?

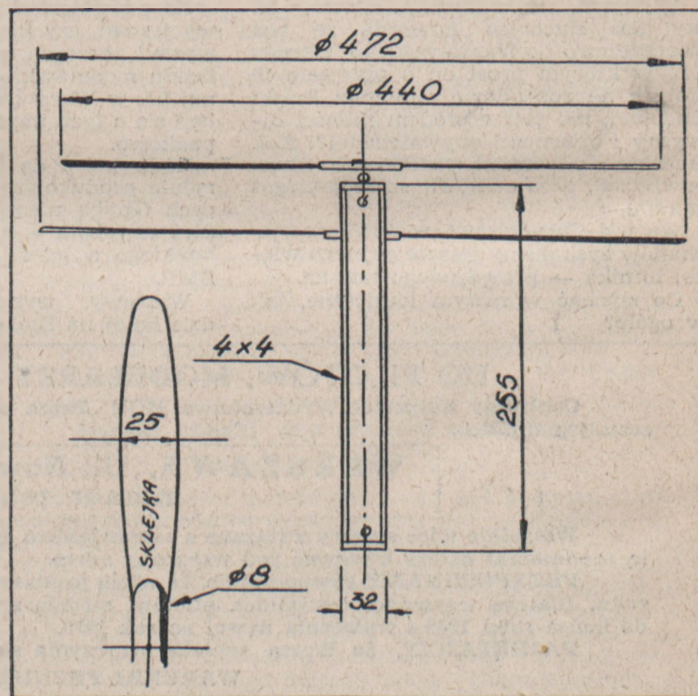


MODEL WODNOPŁATA
Konstr. Henryk Zawal z Poznania

Model ten brał udział w Międzynarodowych Zawodach ZSRR i Państw Demokracji Ludowej na Węgrzech, gdzie osiągnął IV miejsce w ogólnej punktacji, a dla Polski przyniósł nowy rekord na rok 1949. Czas lotu 2 minuty 27 sekund. Konstrukcja mieszana: sosna — balsa.

ŚMIGŁOWIEC SZKOLNY
Konstr. Marian Cebulski z Głogowa

Śmigłowiec wykonany całkowicie z materiałów krajowych. Łopatki śmigła ze sklejki, kadłub z beleczek 4 × 4 mm. Do napędu zastosowano dwa pasma gumy 4 × 1 mm.



Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 2049 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-95601

Cena 15 zł